Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. Warszawa dnia 15 lipca 1931 r. Nr. 14 (196)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

XI WALNY ZJAZD DELEGATÓW

JASTRZĘBIE - ZDRÓJ DN. 7 I 8 SIERPNIA 1931 R.

Ponieważ M. K. odmówiło udzielenia uczestnikom Zjazdu urlopów na proponowany poprzednio i ogłoszony w ostatnim numerze „Maszynisty" termin — Zjazd odbędzie się w dn. 7 i 8 sierpnia 1931 r. z następującym porządkiem obrad:

PIĄTEK, 7 SIERPNIA 1931, GODZ. 9-TA.

1) Otwarcie Zjazdu.
2) Przemówienia powitalne.
3) Przyjęcie regulaminu i porządku obrad.
4) Wybór Prezydjum Zjazdu i Komisyj.
5) Sprawozdanie Komisji Mandatowej.
6) Sprawozdanie Prezydjum Zw. i Głównej Komisji Rewizyjnej.

SOBOTA, DN. 8 SIERPNIA 1931 GODZ. 9-TA.

1) Sprawozdania Komisyj:
   a) Finansowo-Budżetowej.
   b) Organizacyjnej.
   c) Postulatowej.
2) Sprawozdanie Komisji Matki, wybór Prezydjum i Głównej Komisji Rewizyjnej.
3) Zamknięcie Zjazdu.

Obrady toczyć się będą w sali domu wypoczynkowego Spółdzielni Jastrzębie - Zdrój.

Kwatery dla delegatów będą przygotowane. Rozdziałem kwater zajmuje się Zarząd Okręgowy w Katowicach. Po informacje i adresy należy zwracać się do delegatów Okręgu na dworcu kolejowym.

Ci z pośród kolegów-Delegatów, którzy zamierzają przyjechać na Zjazd z rodzinami winni powiadomić o tem niezwłocznie Zarząd Okręgowy w Katowicach ul. Kamienna 11, Centrala Światła P. K. P., wskazując ilość osób, w przeciwnym razie nie mogą liczyć na uzyskanie odpowiedniego pomieszczenia.

Zarządy Kół winny wypożyczyć delegatom posiadane przez siebie egzemplarze **Sprawozdania na IX Walny Zjazd w r. 1929.** Sprawozdanie to niezbędne jest do dyskusji nad funduszami i ew. nowelizacją regulaminu K. O. E.

Sprawozdania i mandaty otrzymują Koledzy - Delegaci bezpośrednio przesyłką pocztową. Urlopy i karty wolnej jazdy wydadzą Dyrekcje P. K. na podstawie spisów, przedłożonych przez Zarządy Okręgowe.

PRZED WALNYM ZJAZDEM

W Nr. 14 „Maszynisty" z dnia 15 lipca 1930, t. j. po rocznej kadencji we wstępnym artykule p. t.: „Rzut oka wstecz" streszczony został wysiłek ze strony Prezydjum w krótkim zarysie, jakie rezultaty działalności swojej zdołaliśmy dla zorganizowanych w Z. Z. M. osiągnąć.

Chcąc uzupełnić sprawozdanie za kadencję ostatniego roku chociaż pobieżnie, stwierdzić należy, że rok ten był rokiem klęski nietylko dla drużyn parowozowych, lecz i dla pracowników państwowych wogóle.

Wysiłki Prezydjum w celu uzyskania jaknajwiększej ilości etatów i awansów miały być ukoronowane masowemi przesunięciami od 1.I. 31. Dzięki wysiłkom Zarządów Okręgowych dekrety i nominacje zgodnie z listami starszeństwa miały być wręczone pracownikom już przed nowym rokiem 1931, niestety, nie sprawdziły się przyrzeczenia „sanacji" z czasów wyborów, że Polska stanie się krajem miodem płynącym, o ile Rząd uzyska zdecydowaną większość sejmową. Pierwszą jaskółką obecnie przeżywanego kryzysu było zarządzenie Pana Ministra Skarbu o wstrzymaniu wydania pracownikom już przygotowanych dekretów Jakie straty z tego powodu ponieśliśmy niech wskaże przykład Okręgu Radomskiego i Stanisławowskiego, wielu z Kolegów miało być zaszeregowanych, a więc: w Okręgu Radomskim do grupy VIII-ej — 6, do grupy IX-ej — 22, do grupy X-ej — 26, do grupy XI-ej — 20, w Okręgu Stanisławowskim istnieje wolnych miejsc: w VIII-ej grupie — 18, w IX-ej grupie — 30, w X-ej grupie — 18, a wolnych miejsc na etat pomocnika II-ej klasy — 68. Jednakże dzięki wydanym tajnym zarządzeniom na trzy dni przed terminem awansowania dekrety nie zostały wręczone i od tego czasu nastąpiła pierwsza obniżka poborów.

Niedługo trzeba było czekać na dalsze objawy radosnej twórczości i wysiłek posłów sanacyjnych w Sejmie na czele z p. Wojciechowskim, Stępińskim i Lempkem, którzy, dając upoważnienie Rządowi w ustawie skarbowej do obcięcia o 15% poborów pracowników państwowych, nie zdobyli się na najlżejszy protest, przeciwnie, z całym spokojem, mając zagwarantowane djety poselskie głosowali za obniżką poborów. Pomimo oświadczeń Rządu, że z upoważnienia tego nie skorzysta, Rada Ministrów uchwałą z dnia 10 kwietnia cofnęła od 1 maja 15% dodatek do uposażeń. Podkreślić w tem miejscu należy, że obniżka ta nie wywołała wśród pracowników państwowych prawie żadnego protestu, dlatego też Rząd ośmielony biernem zachowaniem się pracowników państwowych poszedł dalej po drodze najmniejszego oporu i z dn. 1 lipca zabrał dodatek stołeczny i kresowy przez co pracownicy państwowi stracili w stolicy, powiecie morskim i na Górnym Śląsku 35% swoich poborów.

Tak dotkliwa obniżka, która zrujnowała zupełnie budżety rodzinne, spowodowała odruch zarówno w stolicy, gdzie na wiec pracowników państwowych zwołany przez Z.Z.M. i Z.Z.K. zebrało się przeszło 8.000 pracowników państwowych i nie chciano przyjąć rezolucji przedłożonej przez Związki — samodzielnie uchwalając strajk, a także na Górnym Śląsku, gdzie przy przeszło 2.500 obecnych, uchwalono ultimatum dla Rządu, domagając się konkretnych odpowiedzi do 15 lipca br. Na ponownie zwołanym wiecu, o ileby nastąpiła odmowna odpowiedź, wiec ma zająć odpowiednie stanowisko. Prawie równocześnie z zarządzeniem o obniżce poborów o 15 i 20% ukazało się zarządzenie o wstrzymaniu zaszeregowania w szczeblach oraz na audjencji u p. Ministra dnia 26 czerwca p. Minister oświadczył delegacji o tem, że już jest przygotowany projekt obniżki zarobków godzinowego i kilometrowego. W sprawie wstrzymania szczebli wyjaśniliśmy w okólniku, rozesłanym do Zarządów Kół celem podania do wiadomości członków, jak należy postępować, jeśliby zaszedł wypadek niezaszeregowania. Zdecydowana postawa dwóch odbytych na terenie Warszawy i Górnego Śląska wieców, wpłynęła na Rząd o tyle, że na audjencji następnej p. Minister oświadczył, że chwilowo godzinowo - kilometrowe według przewidzianego projektu obniżone nie będzie i że równocześnie p. Minister zamierza obdzielić od grupy XVI do XIII-ej włącznie dodatkiem 15% tych pracowników, którzy posiadają więcej jak troje dzieci i nie otrzymali szczebla ani też nie pobierają żadnych dodatków, jak premje, dodatki nocne i t. p.; następnie od grupy XIII-ej do X-ej po 10% tym pracownikom, którzy posiadają 4 lub więcej dzieci i nie posiadają żadnych dodatków. Jak z powyższego wynika zdecydowana postawa pracowników państwowych, domagająca się na wiecach natychmiastowego strajku o tyle wyjaśniła sytuację, że Rząd zaczął się liczyć ze Związkami i zaprzestał myśleć o dalszych obniżkach.

W akcji powyższej bezpośredni udział brał nasz Związek, a na wiecach tak w Warszawie, jak i Górnym Śląsku przewodnictwo było w naszych rękach. O ile najbliższe dni nie dadzą jakichś pozytywnych rezultatów to nad powyżej wytworzoną sytuacją zabrać będzie musiał głos Walny Zjazd, który winien dać nowowybranemu Zarządowi wskazówki postępowania na przyszłość.

W okresie sprawozdawczym Prezydjum zmuszone było bardzo często interwenjować w poszczególnych Dyrekcjach w sprawie przeszeregowań. Jedną z Dyrekcyj, w której stale brakowało wolnych miejsc do VIII-ej grupy jest Dyrekcja Radomska, gdzie przed każdym terminem awansowym Prezydjum zmuszone było prowadzić interwencję u p. Prezesa Dyrekcji i Dyrektora W-łu Mechanicznego celem uzyskania przeszeregowań do grupy VIII-ej i dopiero pod naciskiem Związku Dyrekcja udzielała zgody na przeszeregowanie do grupy VIII-ej.

Niemniej sprawa przesmarów i przepałów była stale aktualna i dawała pozytywne rezultaty w formie anulowania przepałów, powstających z ciągłej redukcji sum budżetowych przyznawanych na premje węglowe.

W załatwianiu spraw przesmarów powstawały trudności z tego względu, że na tej samej serji parowozów jedne drużyny miały oszczędności, inne robiły przesmar. Niemniej wpływało i to na zmniejszenie normy smarów, że pomiędzy Dyrekcjami stosowano wyścigi w oszczędzaniu, przez co M. K. rozpatrując zużycie smarów w innych Dyrekcjach stosowało te same normy do innych Dyrekcyj. W Dyrekcji Poznańskiej, którą stawiano za wzór oszczędności na smarach ostatnio okazało się, że jakaś inna Dyrekcja zrobiła większą oszczędność, przez co zmniejszono normy smarów dla Dyrekcji Poznańskiej i znowu ukazały się w tej Dyrekcji przesmary.

Po ostatecznem uregulowaniu sposobów ustalania starszeństwa prawie wszystkie Dyrekcje przystąpiły do formowania list starszeństwa na zasadach, które określiliśmy w „Maszyniście". Po ukończeniu tych prac listy starszeństwa będą ogłoszone w miejscach służbowych i pracownicy, którzy będą uważali się za pokrzywdzonych, o ile udowodnią to dokumentami, będą mogli wnosić rekursy przeciwko krzywdzącemu ustaleniu ich starszeństwa.

W sprawie umundurowania okazało się, iż niektóre Dyrekcje nie obdzieliły umundurowaniem ślusarzy— kandydatów, tłumacząc to brakiem wyraźnego zarządzenia ze strony M. K. Dzięki interwencji Prezydjum M. K. dodatkowem zarządzeniem poleciło obdzielić umundurowaniem wszystkich tych ślusarzy — kandydatów, którzy zaliczeni zostali w poczet ślusarzy — kandydatów dekretem względnie ogłoszeniem w Dzienniku Zarządzeń danej Dyrekcji. Dotąd nie udało się uzyskać płaszczów i umundurowania dla dyspozytorów, na które w zasadzie p. Minister wyraził swoją zgodę, z powodu jednak braku gotówki odłożył załatwienie tych spraw do czasu lepszej konjunktury w kolejnictwie.

W dziedzinie obron prawnych i dyscyplinarnych żadnych zarzutów

znikąd nie było, należy przypuszczać, że aparat związkowy w tym kierunku coraz sprawniej działa, czego dowodem jest, że ani jednej sprawy sądowej w ostatnich czasach nie było przegranej.

Wypłaty z tytułu świadczeń następowały sprawnie pomimo nieprzewidzianej w obliczeniach obecnie przeprowadzonej masowej redukcji i przenoszenia w stan spoczynku grubo młodszych pracowników, z wiekiem poniżej 55 lat ze względu na przeprowadzane rewizje przez specjalne Komisje wyznaczone z ramienia Dyrekcji, które badały intensywność pracy. Bardzo wielu młodszych Kolegów zostało czy to przez Komisje Lekarskie ew. z mocy istniejącej pragmatyki służbowej zwolnionych, co powodowało nieprzewidziane obliczeniami wydatki na odprawy.

Z powodu zmiany systemu pobierania składek na Związek skonstatować należy, że w ilostanie członków nic się nie zmieniło. Członkowie doskonale zdają sobie sprawę, że jedynie organizacja Z. Z. M. może obronić ich postulaty i wkładki wpłacają bardzo regularnie. Z chwilą przejścia na pobieranie wkładek z wolnej ręki zdawałoby się, że t. zw. opozycja łatwiej będzie mogła zrobić uszczerbek w szeregach naszych, lecz jak się okazało nikt na lep demagogji burlagowców nie poszedł i członkowie Z. Z. M., rozumiejąc siłę swej organizacji wiernie stoją pod jej sztandarem.

XI-ty Walny Zjazd zbiera się w momencie bardzo ciężkiego kryzysu gospodarczego, w skutkach którego obniżono nasze uposażenie bardzo znacznie. Prezydjum i Zarząd Główny Związku brał bardzo czynny udział w protestach przeciwko już uskutecznionym i zamierzonym w przyszłości obniżkom, lecz protesty te nie odniosły pożądanych skutków, dlategoteż Walny Zjazd musi zająć zdecydowane stanowisko wobec władz i społeczeństwa, którym winien wskazać, że drużyny parowozowe muszą być za swoją ciężką i odpowiedzialną pracę odpowiednio wynagradzane, że nie można ze strony sfer rządzących lekceważyć postulatów świata pracy, o którego solidarność może bardzo łatwo rozbić się każda dyktatura. Spodziewając się, że Walny Zjazd należycie oceni wysiłki nasze z całą ufnością składamy w ręce Zjazdu swoje mandaty, ufając, że uchwały Zjazdu pójdą po linji dawno wytkniętej w naszej organizacji, t. j. solidarności z całym światem pracy dającej gwarancję ostatecznego zwycięstwa.

Niech żyje Z. Z. M.!!!

Piotr Borkowski.

DLACZEGO KOLEJE NIE MAJĄ PIENIĘDZY?

Wszystkie zarządzenia oszczędnościowe, godzące tak dotkliwie przedewszystkiem w pracowników państwowych, tłumaczone są przez czynniki miarodajne koniecznością utrzymania równowagi budżetowej, zagrożonej skutkiem spadku wpływów i powstającego stąd braku funduszów. Specjalnie, jeśli chodzi o obniżkę płac pracowników kolejowych, czynniki miarodajne powołują się na katastrofalny stan funduszów P. K. P., będący skutkiem kryzysu gospodarczego i wywołanego przezeń spadku przewozów.

Niejednokrotnie już zadawaliśmy sobie pytanie, czy argumenty te są słuszne i czy rzeczywiście Polskie Koleje Państwowe są już z samego założenia i z samego układu stosunków gospodarczych są przedsiębiorstwem deficytowem, wzgl. dającem zyski minimalne Oddawna propagujemy z tego miejsca zapatrywanie, że słaba dochodowość kolei i brak funduszów w kasach P. K. P. pochodzi z winy rządu prowadzącego niewłaściwą politykę taryfową, sprzeczną już nie tylko z interesem P. K. P., lecz i z interesem gospodarstwa społecznego w ogólności, a korzystną jedynie i wyłącznie dla kieszeni nielicznych magnatów węglowych, eksporterów drzewnych i t. d. Stan rzeczy pogarsza się znacznie skutkiem nałożenia na P. K. P. szeregu obowiązków wobec wojska i innych urzędów państwowych. Dział dostaw i „popierania przemysłu" w formie płacenia wygórowanych cen za produkty dostarczane kolei pozostawiamy narazie na uboczu.

Doskonałem potwierdzeniem słuszności naszych poglądów jest artykuł, ogłoszony niedawno w czasopiśmie **„Polska Gospodarcza"** p. t. „Taryfy obowiązujące w świetle kosztów przewozu". Dla uniknięcia nieporozumień podkreślamy, iż „Polska Gospodarcza", to nie jakieś pismo opozycyjne, dotknięte zarazą „partyjnictwa" i „szkodliwe dla interesów Państwa", lecz wydawnictwo urzędowe Ministerstwa Przemysłu i Handlu", a dział p. t. „Komunikacja i Transport", w którym wspomniany artykuł został umieszczony, redagowany jest przez Ministerstwo Komunikacji.

Wywody autora („J. G.") oparte są, jeśli chodzi o koszty własne przewozów, na pracach inż. Sztolcmana, jeśli zaś chodzi o taryfy — na istniejących przepisach i stawkach.

Dowiadujemy się z nich, iż **taryfa osobowa** ustalona jest na poziomie nietylko pokrywających koszty własne, lecz nadto dającym dość znaczną nadwyżkę. Dla przykładu przytaczamy taryfę i koszty własne przewozu osób na odległość 200 klm.:

Klasa:	IV	III	II	I
Koszty własne	3.90	5.20	7.80	13.—
Taryfa . . .	5.20	6.80	10.20	17.80

Mimo to ruch osobowy dał w okresie 1929-30 aż 29.924.000 **deficytu.** Powodem tego dziwnego zjawiska są liczne, gdzieindziej nie spotykane, ulgi taryfowe, pokaźne zwłaszcza dla wojska, dla pracowników państwowych, dla powracających z uzdrowisk itp. Są to zatem świadczenia P. K. P. na rzecz innych resortów administracyjnych, względnie na rzecz popierania turystyki i uzdrowisk krajowych, a więc świadczenia interesem handlowym P. K. P. nie usprawiedliwione. Preliminowanie dochodów P. K. P. z uwzględnieniem tych zniżek jest zniekształceniem budżetu tego przedsiębiorstwa i stanowi sztuczne obniżenie jego dochodów.

W ruchu towarowym zestawienie taryf z kosztami własnymi prowadzi do następujących wniosków:

Przewozy tranzytowe (przesyłki ładowane w państwach obcych i przeznaczone do państw obcych, a przewożone na terytorjum Polski przez P. K. P.) są częściowo dochodowe (węgiel tranzytowy), częściowo zaś deficytowe (ruda żelazna), co jednakże tłumaczy się względami konkurencyjnemi i jest z punktu widzenia polityki taryfowej usprawiedliwione

W eksporcie wszystkie bez wyjątku stawki taryfowe wykazują deficyt. I tak: **węgiel** eksportowany przez granice lądowe w składzie całych pociągów wykazuje deficyt 0.21 grosza od tonny i kilometra, **drzewo** eksportowane do Francji, Belgji itp., daje deficyt 0.18 grosza od tonny i kilometra, jeśli jest przewożone w składzie całych pociągów, a 2.29 gr. jeśli jest przewożone w transportach wagonowych. **Żelazo** daje deficyt 1.89 gr. od tonny i klm., **nafta i smary** 0.03 gr. w tym samym stosunku.

Eksport przez porty wykazuje większy jeszcze deficyt. I tak **węgiel** eksportowany przez Gdańsk i Gdynię daje deficyt 1.28 gr. od tonny i kilometra, a przy uwzględnieniu większej przelotności linji węglowej co koszty własne P. K. P. nieco obniża 1.11 gr. w tym samym stosunku **Materjały drzewne** przez Gdańsk dają w transportach całopociągowych 0.68 gr. deficytu a w transportach wagonowych aż 2.79 gr. **Żelazo** przez Gdańsk przynosi 2.06 gr. deficytu **nafta** i **smary** 1.81 gr. od tonny i kilometra.

Mimo to wszystko koleje wykazują nadwyżkę dochodów nad wydatkami. Nadwyżka ta pochodzi z wysokich taryf wewnętrznych, które nie tylko pokrywają deficyty w ruchu osobowym i przesyłkach eksportowych lecz nadto przynoszą zyski budżetowe, opłacają różne inne świadczenia czynione przez P. K. P. na rzecz gospodarstwa społecznego i innych resortów administracyjnych i t. p

Czy taka polityka taryfowa jest słuszna i korzystna? Oczywiście na pierwszy rzut oka jest rzeczą widoczną, że jest ona wysoce niekorzystna dla funduszów P. K. P. Być może jednak, że dzięki tym ofiarom zyskuje całokształt życia gospodarczego w naszym kraju? Otóż na ten temat czytamy w oficjalnym organie urzędowym w artykule zamieszczonym za wiedzą i aprobatą M. K. co następuje:

„Inaczej ma się rzecz z taryfami wywozowemi. Tu niemal we wszystkich wypadkach przynajmniej w stosunku do głównych artykułów wywozu, taryfy nie pokrywają kosztów własnych przewozu i narażają P. K. P. na straty, które nie kompensowane przez uwzględnienie przewozów, jak np. w przewozach tranzytowych i importowych. Nadmiar wytwórczości krajowej musi być wywieziony bądź zagranicę, bądź też na rynki wewnętrzne. Otóż zachodzi poważna wątpliwość, czy dokonywać należy tego wywozu właśnie zagranicę, kosztem licznych ofiar a nie skierować tych wysiłków na rzecz potanienia i zwiększenia tem samem zbytu na rynku wewnętrznym, którego zdolność spożywcza jest u nas jeszcze tak daleka od stanu nasycenia, a którego pojemność jest przez obecny układ taryf, nastawiony przedewszystkiem na poparcie wywozu kosztem zniżek równych 160 miljonów rocznie — znakomicie zahamowana".

Jest to ciężkie samooskarżenie i ciężki zarzut w stosunku do polityki gospodarczej rządu. Według organu rządowego istnieje poważna wątpliwość, czy polityka ta jest słuszna, według nas nie ma żadnej wątpliwości, iż jest ona błędna i dla gospodarstwa społecznego szkodliwa. Jedynym widocznym celem tej polityki jest wywozić ile się da i za wszelką cenę. A że wywozić nie można ile by się chciało, przeto za ten luksus musi płacić konsument krajowy. Deficytowe taryfy dla eksportu muszą być pokryte przez wyśrubowanie kosztów handlowych i ogólną zwyżką cen towarów a w konsekwencji obniżenie spożycia i wyniszczenie konsumenta krajowego. Ten sam konsument opłaca ponadto straty na cenie towaru, wywożonego za granice i wielkie zyski przedsiębiorców. Po co to wszystko? Aby wyrównać bilans handlowy i płatniczy. Ale jakie są skutki takiego mordowania konsumenta? bezrobocie, stagnacja i ciężki kryzys gospodarczy. A owe 160 miljonów złotych strat kolei — to częściowo odciążenie budżetu innych resortów, częściowo zaś czysty zysk kilkudziesięciu czy kilkuset grubych rekinów kapitału, chowających te pieniądze do kieszeni i żerujących w sposób cyniczny i bezprzykładny na społeczeństwie, państwie i kolejach. Taka polityka jest krótkowzroczna i samobójcza: podcina gałęź na której siedzi. Jeszcze jakiś czas i braknie wyniszczonemu konsumentowi środków na popieranie eksportu i na mnożenie nieprawdopodobnych choć pracowicie i skutecznie tajonych zysków „sfer gospodarczych".

Polskie Koleje Państwowe zaczynają już odczuwać na sobie skutki tej polityki. Gdy szaleje kryzys, gdy zamiera życie gospodarcze niema przewozów wewnętrznych, tych właśnie, które dają dochody i pokrywają straty, są za to nadal przewozy eksportowe, te, które dają straty Dlatego P. K. P. nie mają funduszów.

Wyzbywają się zysków swoich na prawo i lewo, świadczą na rzecz państwa, węglarzy, hutników, nafciarzy it. d., co więcej dopłacają do ich interesów, a dla własnych pracowników mają jedynie twarde słowa odmowy, bezwzględny argument o braku środków i katastrofalnem położeniu finansowem.

Czy można w tych warunkach dziwić się kolejarzom, że argumentom tym nie wierzą i do ich słuszności nie mają zaufania?

ODEZWA DO PRACOWNIKÓW PAŃSTWOWYCH

Przeżywamy okres najcięższy dla nas w życiu Odrodzonej Rzeczypospolitej.

Jeden cios za drugim spada na nas — **nagle**, bez jakiegokolwiek uprzedzenia, bez żadnego rzeczowego uzasadnienia.

Niedawno **wmawiano w nas**, że wstrzymanie awansów i zaliczania lat pracy oraz niedokonywanie zaszeregowań w myśl art. 23 Ustawy uposażeniowej, **nie są wywołane koniecznością oszczędzania**, że pozostają one jedynie w związku z zamierzoną reorganizacją **administracji państwowej, która z natury** rzeczy **musi trwać czas dłuższy.**

Niedługo **potem zapewniano nas**, że podwyżka opłat **emerytalnych** i podatku dochodowego **od uposażeń** są koniecznościami państwowemi, które umożliwią Rządowi zachowanie równowagi budżetowej Państwa **bez potrzeby uciekania się do mechanicznego zmniejszania uposażeń.**

Niedawno stwierdzono **autorytatywnie**, że upoważnienie dla Rządu zawarte w ustawie skarbowej o cofnięciu 15%-owego dodatku jest czczą formalnością, że w najgorszym wypadku nie zajdzie potrzeba wykorzystania go **przed zbiorami.**

W kilkanaście dni potem sięgnięto jednak po ów środek, by ratować zagrożoną rzekomo równowagę budżetową Państwa.

Dla zachowania tej równowagi nie okazało się jednak niezbędnem wszystkich równomiernie obciążyć. Nie poprzestano na tem.

Cofnięto nam, wypłacane **od wielu lat** dodatki specjalne stołeczny i częściowo kresowy, których słuszność uznawały wszystkie Rządy.

Chwycono się wreszcie drakońskiego środka. **Bezprawnie** odebrano pracownikom państwowym — drogą uchwały Rady Ministrów prawo do wyższych szczebli zagwarantowane Ustawą.

Uprzednio dzięki obecnej większości sejmowej znowelizowano Ustawę emerytalną, odbierając nam **nabyte prawa**, poddają rewizji **już przyznane** zaopatrzenia emerytalne.

Nie poprzestano na tem.

W okresie szalejącego kryzysu gospodarczego **wymówiono dziesiątkom tysięcy pracę**, wyrzucając ich na bruk, nie troszcząc się o to, co ci ludzie, którzy najlepsze swe lata oddali służbie Państwa, będą z sobą czynili, zapomniawszy jak gdyby, **że przyjęto ich do służby w okresie, gdy mogli znaleźć inne zajęcie.**

SKONFISKOWANE.

Za winy nie przez nas popełnione, my mamy pokutować.

Koledzy! W tej nad wyraz ciężkiej sytuacji, w jakiej znalazł się ogół pracowników państwowych, Naczelny Komitet Pracowników Państwowych, Kolejowych i Komunalnych uważa za swój obowiązek zwrócić Waszą uwagę, iż jedyną odpowiedzią na te wszystkie zamachy winny być — ze strony zawodowo zorganizowanych pracowników, świadomych swych praw i obowiązków oraz swej woli społecznej, **tem ściślejsze zespolenie naszych szeregów, tem solidarniejsze wszystkie nasze poczynania.**

Najwyższy już czas, abyśmy zdołali wytworzyć jednolity i zwarty obóz, który **karność organizacyjną i ściśle wykonywanie obowiązków statutowych uzna za nakaz chwili.**

Czas nagli.

Lada dzień może spaść na nasze głowy **nowy cios**. W opracowaniu czynników rządowych znajdują się nowe projekty przepisów pragmatycznych i dyscyplinarnych. Z informacyj, jakie ukazały się w prasie i nie zostały sprostowane, z oficjalnych enuncjacyj członków Rządu wynika, iż szykują się nowe ograniczenia praw pracowniczych.

Zniesienie Komisyj Kwalifikacyjnych, zwężenie zakresu działania Komisyj dyscyplinarnych, bezwzględne uzależnienie pracowników od ich władz przełożonych, skrócenie okresu urlopów wypoczynkowych — oto zaledwie fragmenty z łańcucha niebezpieczeństw, jakie nam zagrażają.

Przed ruchem zawodowym pracowników państwowych stanęło niepomiernie trudne zadanie: **odebrane nam prawa — odzyskać, wszelkie dalsze zakusy — odeprzeć.**

SKONFISKOWANE.

Koledzy. Naczelny **Komitet** Pracowników **Państwowych**, Kolejowych i **Komunalnych**, grupujący **wszystkie niezależne organizacje**

zawodowe, zwraca się do Was z apelem, byście w pracy organizacyjnej wzięli jaknajgorętszy udział.

Twórzcie, Koledzy, miejscowe komisje porozumiewawsze wszystkich gałęzi służby państwowej.

Zrzeszajcie w tych Komisjach wszystkie niezależne i zdrowe elementy zawodowe, które dowiodły, iż są zdolne do walki o lepsze Jutro pracownika państwowego.

Pamiętajmy, iż jedynie z silnymi świat się liczy.

NACZELNY KOMITET PRACOWNIKÓW PAŃSTWOWYCH, KOLEJOWYCH I KOMUNALNYCH.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

OBROTY W SKLEPACH SPÓŁDZIELCZYCH

Według obliczeń Ministerstwa Skarbu, obroty w sklepach spożywczo-kolonjalnych w 1928 r. wynosiły zł. 3.800.750.000. Do obliczenia przyjęto 168.253 sklepów.

Statystyka spółdzielni spożywców należących do Związku „Społem" stwierdza, że w tym roku obroty sklepów spółdzielni, łącznie z ich hurtownią, wynosiły sumę 281.273 tys. zł.

Wynika z tego, że handel spółdzielni spożywców „Społem" stanowił około 8 proc. obrotów ogólnego handlu w Polsce.

Obliczenia Ministerstwa Skarbu wykazują, że przeciętny obrót na jeden sklep spożywczo-kolonjalny w Polsce wynosi sumę zł. 22.648. Natomiast z zestawień statystyki spółdzielni związkowych wynika, że przeciętny obrót jednego sklepu spółdzielczego wynosi u nas 95.607 złotych.

Z powyższych porównań można wyciągnąć następujący wniosek. Jeżeli dane co do obrotów sklepów prywatnych w Polsce są ścisłe, to należy stwierdzić, **że handel u nas jest niesłychanie rozproszkowany.** Jest wielka, nadmierna ilość małych sklepików spożywczych, które przeszkadzają rozwojowi placówek społecznie zdrowych i racjonalnie prowadzonych.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ JAKO SIŁA ZBIOROWA

Ruch spółdzielczy w Polsce w porównaniu z zagranicą jest jeszcze słaby i nie może się poszczycić większym dorobkiem. W każdym razie spółdzielnie spożywców organizują się w kilku tysiącach jednostek — o liczbie ponad 500.000 członków. Ogólnie spółdzielnie wszystkich typów w Polsce obejmują 3.000.000 członków.

Na spółdzielczość coraz większą uwagę zwracają partje socjalistyczne wszystkich krajów. Nie wystarcza walczyć z kapitałem o lepsze warunki pracy, trzeba umieć przelać we własne instytucje gospodarcze otrzymany z pracy zarobek robotniczy. Niechaj on nie przechodzi do ręki innego przedstawiciela kapitału (kupiectwa).

Wszędzie coraz więcej wysuwa się **wzrastająca siła zbiorowości.** Jednostka przestaje mieć znaczenie siły. Uświadomienie zbiorowości przenika społeczeństwa i państwa. Obok wielkich związków zawodowych robotniczych widzimy, łączące się w kartele koncerny kapitalistyczne. W życiu gospodarczem rozwija się coraz bardziej aparat gospodarki państwowej, komunalnej, ubezpieczeń społecznych. Wielkie kapitały pożerają małe. Wielkie zbiorowe instytucje wypychają małe indywidualne przedsiębiorstwa.

Na tem tle **wysuwa się w znaczeniu swem kooperacja jako organizacja gospodarcza klas pracujących.** Organizuje ona i zespala proletarjat **w kierunku lepszego i ekonomicznego organizowania spożywców.** Pracuje nad zmniejszeniem rozpiętości cen między drobnym rolnikiem i proletarjuszem miejskim. Jest ważnem ogniwem współpracy warstwy drobnych rolników z klasą robotniczą.

Kooperacja w dziedzinie uporządkowania zanarchizowanych stosunków gospodarczych występuje jako jeden z ważnych czynników. W ogólnej przebudowie obecnego ustroju na socjalistyczny — spółdzielnie spożywcze, rolnicze, mieszkaniowe itp. będą odgrywać ważną rolę.

**

W Polsce ruch spółdzielczy ma dużo do zrobienia. Olbrzymie masy proletarjatu stolicy, Łodzi, w Zagłębiach i innych miastach pozostają poza ruchem spółdzielczym. **Musi się wreszcie obudzić w działaczach robotniczych, zawodowych, oświatowych potrzeba i przekonanie poparcia ruchu kooperatystycznego.** Nie tylko teoretycznego poparcia. Należy czynnie wejść do ruchu i konkretnie z nim współdziałać.

Kilka słów o roli kobiet. Kobieta robotnica musi również wyjść z dotychczasowego biernego ustosunkowania się do spółdzielni. **Ruch spółdzielczy w dużej mierze jest organizacją kobiet.** One to bowiem czynią gospodarcze zakupy; one mają w swem ręku domowy budżet, one prowadzą gospodarstwo domowe.

Jeżeli proletarjackie organizacje zawodowe i kobiece zajmą się szczerze ruchem spółdzielczym — to wkrótce odegra on większą rolę w całem życiu gospodarczem.

J. Żerkowski.

SPRAWY SŁUŻBOWE

PRZEPISY O NALEŻNOŚCIACH ZA PODRÓŻE SŁUŻBOWE, DELEGACJE I PRZENIESIENIA.

(ciąg dalszy).

§ 15. Przy czynnościach miejscowych w miastach mających ponad 50.000 mieszkańców, zwraca się koszty przejazdu dorożką względnie samochodem w kwocie faktycznie wydanej i odpowiadającej miejscowym cenom, o ile odległość miejsca czynności służbowej od gmachu urzędu, w którym pracownik pełni służbę względnie od mieszkania pracownika, wynosi więcej niż 2 km. Jeżeli w danem mieście istnieje tańszy środek komunikacyjny np. tramwaj, autobus i t. p. zwraca się koszty przejazdu tym środkiem komunikacyjnym.

§ 16. Koszty dojazdu z miasta do dworca kolejowego, przystani, stacji autobusowej lub lotniczej i odwrotnie, zwraca się według taryfy miejscowej względnie z braku takiej taryfy według cen miejscowych, o ile odległość od gmachu urzędu w którym pracownik pełni służbę względnie od mieszkania pracownika do dworca kolejowego, przystani, stacji autobusowej lub lotniczej wynosi więcej niż 2 km.

§ 17. Do miejsca czynności służbowych należy zdążać bez żadnej przerwy i to bez względu na odległość. Rozpoczętej czynności nie wolno przerywać inaczej, jak tylko z ważnych przyczyn, które muszą być szczegółowo uzasadnione. Przy przejazdach kołowych należy używać tylko takich środków komunikacyjnych, które nie powodując niepotrzebnej zwłoki w osiągnięciu celu podróży, połączone są z mniejszemi kosztami dla przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe"

§ 18. (1) Pracownikom etatowym, przeniesionym z urzędu lub w drodze konkursu do innej miejscowości, przyznaje się:

1) Diety dla przeniesionego za czas przejazdu do nowego miejsca służbowego i za pierwszą dobę pobytu w tej miejscowości oraz dla jego żony i dzieci za taki sam czas, a to dla żony w wysokości 75%, dla dzieci w wysokości po 50% diet przysługujących przeniesionemu, o ile na osoby te pobiera dodatek ekonomiczny.

Przy przeniesieniach do stolicy oraz na obszar województwa śląskiego jak również do m. Białej w powiecie bielskim, województwie krakowskiem i do m. Gdyni zwiększa się te diety o 20%. Postanowienie to nie dotyczy przeniesień na obszarze województwa śląskiego pracowników mających stałe miejsce służbowe na tym obszarze.

2) Bezpłatny przejazd koleją dla przeniesionego, jego żony, dzieci i sługi.

3) Bezpłatny przewóz urządzenia domowego koleją.

4) Ryczałt na pokrycie wszystkich innych wydatków, połączonych z przesiedleniem się.

Ryczałt ten wynosi przy przesiedleniu się z budynku:

	a	b	c	
	prywatngo do prywatnego	prywatnego do kolejowego, położonego w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kolejowej i odwrotnie	kolejowego w obrębie stacji lub pomiędzy stacjami przy linji kolejowej do kolejowego w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kolejowej.	
dla pracowników pobierających dodatek ekonomiczny (żonatych lub wdowców z dziećmi	120%	96%	80%	uposażenia miesięcznego.
dla innych pracowników (samotnych)	60%	48%	40%	

(2) W przypadku, gdy pracownik, pobierający dodatek ekonomiczny, przenosi się sam do innego miejsca służbowego, otrzymuje ryczałt w wymiarze dla samotnych. Dopiero po przesiedleniu się jego rodziny do nowego miejsca służbowego, przyznaje mu się ryczałt w wyższym wymiarze, względnie różnicę między kwotą pobraną, a ryczałtem przewidzianym dla pracowników, pobierających dodatek ekonomiczny.

(3) Za podstawę obliczenia ryczałtu przyjmuje się uposażenie w wymiarze dla samotnego (t. j. bez dodatku ekonomicznego), a w szczególności uposażenie określone art. 3 i 118 ustawy z dnia 9 października 1923 roku o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924), zwiększone ewentualnie o 20%, o ile przesiedlenie następuje ze stolicy lub obszaru województwa śląskiego, względnie do stolicy lub obszaru tego województwa, jak również przy przesiedleniu w obrębie tego województwa.

(4) Praktykantom, kandydatom na pracowników etatowych i pracownikom nieetatowym, przeniesionym ze względów służbowych do innych miejscowości, przyznaje się należności określone w punkcie 1), 2) i 3) niniejszego paragrafu, a nadto zwrot faktycznie poniesionych i należycie udowodnionych kosztów przesiedlenia w granicach ryczałtu, przewidzianego w punkcie 4) ustępu (1) niniejszego paragrafu.

(5) W razie przeprowadzki na polecenie przełożonej władzy w tej samej miejscowości z mieszkania w budynku, stanowiącym własność Państwa lub P. K. P. do innego mieszkania, przyznaje się pracownikom etatowym, praktykantom, kandydatom i pranych i poniesionych kosztów przeprowadzki.

(6) Zwrot ten nie może przewyższać u pracowników samotnych 30%, zaś u pracowników utrzymujących rodzinę 40% uposażenia (wynagrodzenia) miesięcznego w wymiarze dla samotnego.

(7) Pracownikom delegowanym, a następnie przeniesionym do miejscowości, do której ich uprzednio delegowano, przysługuje oprócz należności z tytułu przeniesienia zwrot kosztów przejazdu do miejscowości, w której mieli stały przydział służbowy i z powrotem oraz diet w czasie tego przejazdu według zasad ustalonych dla podróży służbowych, o ile przejazd ten wedle uznania przełożonej władzy służbowej jest konieczny dla uregulowania spraw, wynikłych wskutek przeniesienia.

(8) Przy przeniesieniu na prośbę pracownika lub za karę nie przysługują pracownikowi należności określone w ustępie pierwszym punkt 1) i 4) oraz w ustępie siódmym niniejszego paragrafu, ani też nie zwraca się mu kosztów przesiedlenia.

§ 19. (1) W przypadkach, w których podróże trwają przez dłuższy okres czasu lub stale się powtarzają, Minister Komunikacji może przyznać zamiast diet i kosztów przejazdu odpowiedni ryczałt miesięczny.

(2) Przy przerwach w wyjazdach służbowych, trwających z jakichkolwiek powodów dłużej niż 14 dni, wstrzymuje się wypłatę ryczałtu za cały czas przerwy od dnia jej powstania a odpowiednia kwota przypada zastępcy, o ile ten za spełnianie tych czynności nie pobiera diet.

(3) W razie poboru diet za podróże służbowe poza okrąg, na który przyznano pracownikowi ryczałt, pozostawia się ryczałt przez pierwsze 3 dni poboru diet, licząc od dnia wyjazdu, za dalszy zaś czas potrąca się odpowiednią część ryczałtu.

§ 20. Należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia poza granicami Państwa normuje osobne rozporządzenie.

§ 21. (1) Rozporządzenie niniejsze ma zastosowanie także do podróży służbowych, delegacyj i przeniesień, odbywanych z kraju na obszar W. M. Gdańska i w obrębie tego obszaru, z tem, że należności, wyrażone w złotych, przelicza się na guldeny gdańskie w stosunku 1 złoty równa się 1 guldenowi gdańskiemu, oraz, że przez uposażenie, o którem mowa w § 18, rozumieć należy uposażenie krajowe, przeliczone na guldeny gdańskie w tym samym stosunku.

(2) W przypadku, gdy pracownik, przeniesiony z kraju na obszar W. M. Gdańska, przesiedla się do budynku, położonego w kraju, wypłacą się należności za przesiedlenie w złotych w myśl § 18 niniejszego rozporządzenia.

§ 22. (1) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1931 r.

(2) Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników kolei państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 99, poz. 860) oraz wszystkie inne przepisy wydane w zakresie objętym niniejszem rozporządzeniem.

Z SALI SĄDOWEJ.

Katastrofa na st. Iwaczków.

Wieczorem, dnia 16 października 1930 roku pociąg towarowy Nr. 505 — 2884 zdążający z Bolszewji do Zdołbunowa na stacji Iwaczków wpadł na stojący na tejże stacji pociąg osobowy. Pasażerowie pociągu osobowego, słysząc alarmy i krzyki, zdążyli powyskakiwać przed zderzeniem i w ten sposób uniknęli masowej masakry. Rezultatem zderzenia było uszkodzenie parowozów, rozbicie wagonów. Straty wyniosły 120 tys. złotych. Przeprowadzone przez kontrolera Borowskiego dochodzenie służbowe wykazało rzekomo winę maszynisty pociągu towarowego kol. Edwarda Góreckiego, który według miarodajnych relacyj tegoż kontrolera przyjechał o 12 minut zawcześnie i rozwinął kawalerską szybkość ponad 45 kilometrów na godzinę przez co nie mógł zahamować w porę pociągu i przejechał ustawiony na stój semafor wjazdowy na 1500 metrów. Winy innych funkcjonarjuszów p. kontroler nie dopatrzył się i oskarżono zgodnie z tym wnioskiem maszynistę Góreckiego z art. 558, 559 K. K., przewidującego karę od 4 do 15 lat ciężkiego więzienia. Sprawę rozpatrywał Sąd Okręgowy w Równem. Obronę z ramienia Związku wnosił adwokat Wacław Zaczyński.

Dyrekcja K. P. w Radomiu delegowała swego przedstawiciela magistra praw, który zameldował akcję cywilną, żądając zasądzenia od Góreckiego 120.000 złotych.

Obrońca nasz zgłosił przedewszystkiem zarzut niedopuszczalności pociągania kolejarzy do odpowiedzialności cywilnej w procesie karnym, gdyż Pragmatyka Służbowa przewiduje odrębny tryb postępowania co do likwidowania strat, wynikłych z winy pracowników na służbie. Drugim zarzutem był zarzut reprezentowania Dyrekcji przez magistra, nieposiadającego tytułu adwokata i nie mogącego wobec tego występować w sprawie karnej. Sąd Okręgowy przedstawiciela Dyrekcji nie dopuścił do sprawy.

Na rozprawę wezwano zgórą 30 świadków, 4 biegłych i rozprawy wypełniły cały dzień. Obrońca nasz ustalił przez badanie wezwanych świadków:

1) że semafor wjazdowy nie jest poprzedzony ani tarczą ostrzegawczą ani wskaźnikiem, co jest niezgodne z obowiązującemi przepisami. Chociaż okólnik Dyrekcji stan ten aprobuje, to jednak okólnik nie może uchylać obowiązujących przepisów bezpieczeństwa.

2) że dyżurny ruchu zatrzymał pociąg pod semaforem wjazdowym, nie dając uprzedzenia pociągowi o tym, że nie będzie przyjęty na stację, a winien zatrzymać się pod semaforem. Chociaż i ten stan rzeczy jest dopuszczalny, ale dopuszczalny, jako wyjątek od ogólnej zasady bezpieczeństwa.

3) że zapisy godziny przybycia pociągu są poprawione w dzienniku stacji Iwaczków przez dyżurnego i w raporcie jazdy przez kierownika. Owe poprawki nie mogą być miarodajne i zostały uskutecznione po katastrofie.

4) że również w raporcie jest poprawiona cyfra ciężaru hamowanego.

5) że nie bacząc na mgłę nie włożono spłonek przed sygnałami.

6) że po katastrofie nie zbadano stanu klocków i nie ustalono, czy hamulcowi spełnili swój obowiązek.

7) że bez współdziałania hamulcowych i na spadku 0,09 maszynista bez udziału hamulcowych nie był w stanie pociągu hamować.

Sąd Okręgowy wywody te podzielił i kol. Góreckiego uniewinnił.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM

Dn. 1.III.31: w M. K. w sprawie kol. Lisiewicza — kol kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 1.VII.31: u p. Ministra Komunikacji w sprawie obniżki poborów — ze Związkiem kolejarzy — kol. kol. **Borkowski, Komorowski Siadak, Sommerfeldt.**

Dn. 3.VII.31: w M. K. w sprawie kol. Lisiewicza — kol. kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dn. 4.VII.31: w M. K. w sprawie przystanku na st. Gdynia kol. **Komorowski.**

Dn. 7.VII.31: w M. K. w sprawie urlopów na Walny Zjazd oraz w sprawie kol. Kubisza — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM

Dn. 6.VII. 31 — Zebranie Koła Gdynia — kol. **Borkowski.**

Dn. 7.VII.31 — Zebranie Koła Zbąszyń — kol. **Siadak.**

Dn. 8.VII.31 — Zjazd Okręgu Pomorskiego — kol. kol. **Komorowski Siadak.**

Dn. 8.VII.31 — Konferencja ze Zw. Kolejarzy i C. K. Z. K. kol. kol. **Borkowski, Spyt.**

Dn. 11.VII.31 — Wiec pracowników państwowych w Tarnowskich Górach — kol. **Siadak.**

Dn. 12.VII.31 — Wiec pracowników państwowych w Katowicach — kol. **Siadak.**

Dn. 14. VII.31 — Zebranie Koła Lublin — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

RYBNIK. Zebranie Koła. Dnia 21.I 1931 r. odbyło się zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1) Odczytanie protokółu z poprzedniego zebrania; 2) Wybór przewodniczącego zebrania; 3) Sprawozdanie Zarządu; 4 Dyskusia nad sprawozdaniem i udzielenie Zarządowi absolutorjum; 5) Wybór nowego Zarządu; 6) Wolne wnioski. Protokół z ostatniego zebrania został przyjęty bez poprawek. Przewodniczył zebraniu kol.**Niczke.**

Zarząd Koła w osobach Przewodniczącego kol. **Gacki**, sekretarza kol. **Wolnika** oraz skarbnika kol. **Salwiczka** zdał sprawozdanie z działalności za ubiegły okres. Członek Komisji Rewizyjnej kol. **Szmajduch** złożył sprawozdanie z przeprowadzonej rewizji Kasy, stwierdzając, iż książki kasowe znaleziono w jaknajwiększym porządku, wobec czego stawia wniosek o udzielenie Zarządowi absolutorjum. Nad sprawozdaniem Zarządu wywiązała się dyskusja, w której wyjaśnień udzielał kol.**Gacka.** W rezultacie dyskusji jednogłośnie przyznano absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Wybory do nowego Zarządu dały następujące wyniki: przewodniczący — kol. **Gacka**, zast. przew. kol. **Madeja**, sekretarz — kol. **Wolnik**, skarbnik — kol. **Salwiczka.** Komisja Rewizyjna: kol. kol. **Niczke, Szmajduch Mordeja.**

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne.

CHOJNICE. Wieczór pożegnalny. Z dniem 1.II 1931 przeszedł w stan spoczynku członek Koła Z. Z. M. w Chojnicach **Ichniowski** Maksymiljan. — Staraniem Koła miejscowego urządzony został wieczór pożegnalny, w którym wzięli udział Naczelnik porowozowni p. **Kalkowski**, zast. nacz. p. **Schmidt** oraz licznie zebrani koledzy. — Uroczystość zagaił Przewodniczący Koła, wręczając kol. **Ichniowskiemu** pamiątkowy podarek. Następnie wygłoszono szereg przemówień, życząc odchodzącemu w stan spoczynku Koledze długich jeszcze lat życia.

KOWEL. Zebranie Koła. Dn. 11.III. 1931 odbyło się zebranie członków. — Porządek dzienny obejmował: 1) Sprawy organizacyjne; 2) Sprawy Kółka technicznego; 3) Kasa Samopomocy; 4) Wolne wnioski. Zebraniu przewodniczył kol. **Gozdalski**, sekretarzował kol. **Purwin.**

Kol. Gozdalski poruszył sprawę działalności t. zw. „opozycji" na podstawie otrzymanego pisma z Zarządu Okręgowego. Zebrani po dyskusji na ten temat uchwalili rezolucję treści następującej:

„Zebrani w dniu 11.III 1931 maszyniści i pomocnicy, członkowie Koła Kowel, piętnują warcholską robotę wrogich nam elementów, pragnących rozbić naszą organizację. Jednocześnie zebrani wyrażają zaufanie Zarządowi Głównemu i dziękują za dotychczasową pracę i troskę dla dobra wszystkich członków zrzeszonych w naszej organizacji".

Następnie omawiano sprawę działalności Kółka technicznego. Kol. Gozdalski stwierdził, że Kółko rozwija się bardzo pomyślnie, zaproszono 4 inżynierów, profesorów ze Szkoły Mierniczej do współpracy, odbyły się 4 odczyty z przezroczami, które cieszyły się niezwykłem powodzeniem.

W wolnych wnioskach omawiano wewnętrzne sprawy Koła.

POZNAŃ. Zjazd Okręgowy. Dnia 11.V 1931 r. odbył się w Poznaniu Zjazd Przewodniczących Kół Okręgu Poznańskiego. W zjeździe uczestniczyli z ramienia Prezydjum: Prezes Zw. kol. **Borkowski** oraz sekretarz Zw. kol. **Siadak.** Porządek dzienny obejmował: 1) Odczytanie protokółu z poprzedniego Zjazdu; 2) Sprawozdanie Zarządu Koła oraz Komisji Rewizyjnej; 3) Wybór Zarządu; 4) Przemówienia członków Prezydjum; 5) Wolne wnioski. Po sprawdzeniu mandatów okazało się, iż w Zjeździe wzięli udział delegaci ze wszystkich Kół miejscowych Okręgu.

Zjazd zagaił wiceprezes Okręgu kol. **Doliński**, udzielając głosu kol. **Bąkowi**, który odczytał protokół z poprzedniego Zjazdu. Zebrani przyjęli protokół bez poprawek. Do pkt. 2. porządku obrad zabrał głos kol. **Doliński**, zdając sprawozdanie z działalności organizacyjnej oraz informując zebranych o wyniku załatwionych spraw na terenie władz kolejowych. Kol. **Michalski** — skarbnik Koła zdał sprawozdanie kasowe. Przewodniczący Komisji Rewizyjnej kol. **Ryba** stwierdził, że Kasa Okręgu prowadzona była prawidłowo, wobec czego stawia wniosek o udzielenie Zarządowi absolutorjum.

Nad sprawozdaniem Zarządu wywiązała się obszerna dyskusja, w której brali udział kol. kol. **Nowak, Sporny, Królik, Pawelczyk, Lubiński, Marcinkowski** i inni; w rezultacie dyskusji wniosek kol. **Ryby** uchwalono. Przeprowadzone wybory na Prezesa Okręgu dały większość głosów kol. **Spornemu Maksymiljanowi** z Poznania, który mandat swój przyjął. Sekretarzem wybrano kol. **Tomaszewskiego.**

Następnie prezes Związku kol. **Borkowski** szczegółowo omówił położenie gospodarcze kraju, sprawę starszeństwa, awansów, zdegradowanych, uposażeń, oraz szereg spraw organizacyjnych. Kol. **Siadak** omówił warunki bytu maszynistów w innych krajach, sprawę inkasowania wkładek na Z. Z. M. oraz inne drobniejsze sprawy organizacyjne. Kol. **Sporny** imieniem zebranych wyraził przedstawicielom Związku podziękowanie.

Po przemówieniach kol. kol. **Borkowskiego i Siadaka** zebrani poruszyli szereg spraw o charakterze ogólnym, jako to: obniżka płac, umundurowanie, dodatki służbowe i inne.

Na zakończenie Zjazd uchwalił rezolucję treści następującej:

„Zjazd Okręgu Poznańskiego, zwołany w dniu 11.V. 1931 r., domaga się od Prezydjum Związku natychmiastowej interwencji w sprawie przywrócenia 15% dodatku do uposażenia. Zarządzenie to skrzywdziło nas bardzo, stawiając uposażenie nasze poniżej minimum egzystencji.

Zjazd domaga się od Prezydjum Zw. wystąpienia w sprawie umundurowania dla drużyn parowozowych oraz dla dyspozytorów, przywrócenia awansów, dodatku mieszkaniowego.

Zjazd wyraża Prezydjum pełne uznanie za pracę, ze swej strony przyrzekając poparcie w każdej chwili".

Kartuzy. Jubileusz 25-letniej pracy w kolejnictwie. Dnia 27.III 1931 r. członek Z.Z.M. Koła Kartuzy, kol. **Wielewski** obchodził jubileusz 25-letniej pracy na kolei.

W uroczystości wzięli udział: z ramienia administracji kolejowej: Zaw. par. p. **Hucz**, zaw. st. p. **Faleron**, zaw. odc. drog. p. **Simon**, liczne grono kolegów oraz najbliższa rodzina jubilata.

Uroczystość zagaił Przewodniczący Koła miejscowego, wręczając jubilatowi laurkę oraz upominek pamiątkowy. Następnie przemawiali przedstawiciele administracji Kolejowej oraz Koledzy, życząc kol. **Wielewskiemu** długich jeszcze lat życia w zdrowiu i pomyślności.

PIOTRKÓW. Ogólny wiec pracowników państwowych. Dnia 26.IV 1931 r. odbył się w Piotrkowie wiec protestacyjny przeciwko obniżce uposażeń. W wiecu z ramienia naszego Związku uczestniczył prezes Okręgu warszawskiego, kol. **Lisiewicz.** Na wiecu wygłoszono szereg przemówień oraz uchwalono rezolucję treści następującej:

Zgromadzeni pracownicy państwowi i komunalni w Piotrkowie, jako część olbrzymiej przeszło 400 tysięcznej masy pracowników państwowych i komunalnych, dźwigających na swych barkach odpowiedzialność za sprawne i należyte funkcjonowanie maszyny państwowej, pozostaje od szeregu lat w katastrofalnych warunkach ekonomicznych, których najdobitniejszym wyrazem jest fakt, że przeszło od 27,35% do 56,88% zależnie od dodatku mieszkaniowego pracowników, otrzymuje wynagrodzenie niższe od uznanego przez oficjalne organy statystyczne i minimum egzystencji. Obecnie skutkiem zastosowania uchwały sejmowej, na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia b. r., że płace pracowników państwowych, komunalnych i emerytów mają być zmniejszone o 15% dodatku od uposażeń pracowniczych względnie zaopatrzeń emerytalnych, procent pracowników wynagradzanych poniżej t. zw. minimum egzystencji, zwiększy się nawet do 2/3 ogólnej liczby pracowników.

Pracownicy państwowi i komunalni wykazywali w ciągu lat ubiegłych niezwykłą cierpliwość i wytrzymałość, wierząc, że poprawa ich bytu, niejednokrotnie przestrzegana przez czynniki Rządowe, przecież kiedyś nastąpi, niestety zamiast poprawy nastąpiło znaczne zmniejszenie płac, a w następstwie wtrącenie ich w otchłań jeszcze większego zubożenia. Z tem nie mogą się pracownicy pogodzić. Rozpacz i grożąca pracownikom nędza nie pozwala na milczenie. Dosyć z naszych stron ofiar i patrjotyzmu. Zgromadzeni zdają sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka na ich barkach ciąży, ale zdają sobie też i z tego sprawę, że stawianie spraw pracowników na ostatnim planie zagadnień państwowych jest w wysokim stopniu szkodliwem dla Państwa i spychanie ich wprost w rozpaczliwe położenie jest bezpośrednim niebezpieczeństwem dla Państwa, dla którego kwestja wzmożenia konsumcji jest podstawowym warunkiem wyrwania kraju z katastrofalnego położenia.

Rzeczą powołanych czynników państwowych winno było być obmyślanie takiego planu zabezpieczenia równowagi skarbowej, aby ciężar ofiar był rozłożony równomiernie na wszystkich obywateli Państwa Polskiego, aby nie spychał na kraj nędzy dziesiątków tysięcy ofiarnych i lojalnych pracowników państwowych i komunalnych, by nie godził przez łamanie zdolności nabywczych rzesz pracowniczych w życiu gospodarczym kraju, by wreszcie nie siał rozpaczy i goryczy w tych szeregach, w których krzewieniem spokoju i sił do pracy twórczej wymaga interes Państwa.

Stojąc u kresu swej wytrzymałości i konstatując, że warunki ich bytu stają się nie do zniesienia, przestrzegają Rząd przed błędnym krokiem, żądają kategorycznie cofnięcia zarządzenia redukcji płac o 15%, aby w ten sposób uchronić Państwo, obywatela, i pracowników przed niebezpieczeństwem.

Gdyby nasz głos rozpaczliwego położenia nie znalazł posłuchu uwładz, pracownicy oświadczają, że nie mogą ponosić żadnej odpowiedzialności za następstwa.

Zwracamy uwagę całego społeczeństwa, że nasza katastrofa pociągnąć może katastrofę całego kraju.

REZOLUCJE ZEBRAŃ W SPRAWIE OBNIŻKI POBORÓW.

Koła miejscowe naszego Związku w Nowym Sączu, Krakowie-Płaszowie, Dębicy, Ostrowie i Toruniu nadesłały nam rezolucję protestacyjne przeciwko obniżce płac, powzięte na specjalnie w tym celu zwołanych zebraniach:

„Zebrani maszyniści i pomocnicy kolejowi jaknajenergiczniej protestują przeciwko obniżce poborów. Uposażenia nasze są i tak małe, a obecna ich obniżka wyklucza możliwość jakiejkolwiek egzystencji, staczając nas na dno nędzy i niedostatku.

Zebrani protestują kategorycznie przeciwko wstrzymaniu etatów i awansów, domagając się cofnięcia tych zarządzeń.

Zebrani wyrażają Prezydjum Z. Z. M. pełne uznanie i podziękowanie za dotychczasową pracę, prosząc o dalsze usilne starania celem obrony naszych praw i interesów. Ze swej strony przyrzekają jaknajdalej idące poparcie".

WARSZAWA — GŁÓWNA. Wybór nowego Zarządu. Dnia 18.III.1931 r. wybrano Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący kol. Pruszyński Eugenjusz, sekretarz — kol. Rogalski Ludwik, skarbnik— Żabicki Antoni. Komisja Rewizyjna — kol. kol. Panek Władysław, Kopf Ignacy, Łubiński Stanisław.

PODZIĘKOWANIA

WP. Mec. Zaczyńskiemu za pomyślne przeprowadzenie mojej sprawy sądowej, wytoczonej mi za spowodowanie wypadku na st. Nałęczów — składam serdeczne podziękowanie.

Franciszek Zalewski
masz. par. Lublin.

***

Niniejszem składam najserdeczniejsze podziękowanie skarbnikowi Koła Z. Z. M. Stanisławów p. Leonowi Nowakowskiemu za dobrowolne zrzeczenie się przypadającej mu kwoty zł. 25. — na rzecz najbiedniejszych sierot po maszynistach, która to suma została przyznana moim dzieciom.

Maksymowa
wdowa po masz. par.
Stanisławów.

***

Wszystkim, którzy uczestniczyli w pogrzebie ś. p. Jana Pawlaka składam serdecznie podziękowanie.

Żona.

***

Wszystkim Kolegom ś. p. Stanisława Rymarczyka, maszynisty par. Warszawa — Wschodnia, którzy okazali nam tyle serca i współczucia oraz tak licznie wzięli udział w odprowadzeniu na miejsce wiecznego spoczynku drogich nam zwłok — składają z głębi serca „Bóg zapłać".

Żona, dzieci i rodzina.

***

Wszystkim Kolegom i znajomym, którzy oddali ostatnią posługę Mężowi mojemu ś. p. Grzegorzowi Oleksie, pom. masz. par. Kowel, a w szczególności pp. Gozdalskiemu, Zielińskiemu i Mysakowskiemu oraz tym, którzy na barkach swoich nieśli zwłoki na miejsce wiecznego spoczynku — składają serdecznie „Bóg zapłać".

Żona i dzieci.

***

Odchodząc w stan spoczynku żegnam Zarząd Główny Związku oraz wszystkich Kolegów, życząc im dalszej owocnej pracy. Równocześnie ustępuje ze stanowiska przewodniczącego Koła miejscowego Z. Z. M. w Piotrkowie. Miło mi jest na tem miejscu zaznaczyć, iż ze strony Prezydjum spotykałem się zawsze z jaknajdalej idącą pomocą i przychylnością względem mnie, jak i też względem wszystkich Kolegów.

***

Znając dobrze pracę organizacyjną oraz rozumiejąc znaczenie solidarnej i zgodnej współpracy przestrzegam wszystkich Kolegów przed jakiemkolwiek lekceważeniem swych obowiązków członkowskich. Tylko silna organizacja może nam zagwarantować nasze prawa.

M. Kudelski
b. masz. par. Piotrków

***

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie mi obrony prawnej oraz p. Mec. Zaczyńskiemu za skuteczną obronę składam serdeczne podziękowanie.

Stanisław Tereba.

ZAMIANY

Pom. masz. I kl. par. Jasło (D. O. K. P. Kraków), zamieni się na równorzędne stanowisko w Dyrekcji Lwowskiej lub Stanisławowskiej. Parozownia obojętna. Łaskawe zgłoszenia kierować p. a. T. Bojkowski, pom. masz. par. Jasło.

***

Pom. masz. II kl. z prawem kierowania par. Wołkowysk, st. Hajnówka zamieni się z kolegą z par. Częstochowa, Piotrków, Łódź, Katowice lub inna parowozownia byle na szlaku Katowice — Gdynia. Mieszkanie zapewnione, wzamian pożądane mieszkanie na miejscu.

Łaskawe zgłoszenia nadsyłać p. a. Józef Załęski, stacja Hajnówka, ziemia grodzieńska.

***

Maszynista II kl. par. Ostrów Wlkp zamieni się z kolegą z parowozowni dowolnej D. O. K. P. Katowice najchętniej do par. Tarnowskie — Góry.

Łaskawe zgłoszenia kierować p. a. Kokot Ludwik, parowozownia Ostrów.

KOMUNIKAT

ANKIETA W SPRAWIE ZDEGRADOWANYCH.

W N-rze 6 „Maszynisty" z dnia 15 marca 1931 r. rozpisało Prezydjum Związku ankietę w sprawie zdegradowanych. Mimo upływu 4 zgórą miesięcy, materjał tą drogą zebrany jest jeszcze niekompletny, tak, że wystąpienie do M. K. w tej sprawie z należycie umotywowanym materjałem jest niemożliwe.

Prezydjum wzywa przeto ponownie wszystkich bez wyjątku zdegradowanych, którzy dotąd odpowiedzi nie nadesłali aby we własnym interesie uczynili to najśpieszniej w sposób wskazany dokładnie w N-rze 6 „Maszynisty".

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.
Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.